БІБЛІОТЭКА „ЧЫРВОНАЯ ЗЬМЕНА“

„ПАРЫСКАЯ КОМУНА“

(ЛІНЕЙНЫ КАРАБЕЛЬ)

Зборнік матар'ялаў пад рэдакцыяй А. Курціка

Выдавецтва „Чырвоная Зьмена“
Менск — 1927

Г. Змудзінскі

ЛЕНІНСКІ КОМУНІСТЫЧНЫ САЮЗ МОЛАДЗІ БЕЛАРУСІ
БІБЛІОТЭКА „ЧЫРВОНАЯ ЗЬМЕНА“

„ПАРЫСКАЯ КОМУНА“

ЛІНЕЙНЫ КАРАБЕЛЬ БАЛТЫЦКАГА ФЛЁТУ ПАДШЭФНЫ КОМСАМОЛУ БЕЛАРУСІ

Зборнік матар'ялаў пад рэдакцыяй А. КУРЦІКА.
Малюнкі мастака Г. ЗМУДЗІНСКАГА.

Выдавецтва „Чырвоная Зьмена“
МЕНСК—1927

Галоўлітбел № 22957. У ліку 3000 экз.
Менск, 2 друкарня БДВ № 892.

(сэкратара Цэнтральнага Камітэту ЛКСМБ тав. А. Бараньнікава).

За апошні час, на жаль, сярод комсамольцаў аб флёце чуюцца толькі амаль адны *гутаркі*.

З часу, калі было ўзята комсамолам шэфства над флётам, прашло чатыры гады.

Гады прашлі, але па шэфскай працы ў нас, у Беларусі, *зроблена* зусім *мала*. Практычная праца ледзь-ледзь адчуваецца. У гэтым трэба адкрыта прызнацца. На кожным кроку, у штодзённай працы, мы павінны памятаць аб настойнай неабходнасьці больш старанна і энэргічна ўзяцца за шэфскую працу. Цяпер трэба заявіць:

— „Словы і пажаданьні павінны быць заменены *справай*!“

Цэнтральны Камітэт Беларусі за апошнія месяцы прыняў усе захады да таго, каб ажывіць шэфскую працу, па сапраўднаму яе зварушыць. Усе акруговыя організацыі прымацаваны да пэўных кубрыкаў (казарм) карабля.

З мэтай замацаваньня агульнага кіраўніцтва цяпер вылучана спэцыяльная шэфская камісія пры Цэнтральным Камітэце ЛКСМБ.

Шмат хто з працоўнай моладзі мае зусім далёкае і часта няправільнае ўяўленьне аб вучобе і жыцьці вайсковых маракоў.

Выданьне гэтай брошуры[1]), якая ў сьцíслай, яснай і жывой форме апавядае аб жыцьці падшэфнага ЛКСМБ карабля імя „Парыскай Комуны“,—дапаможа моладзі азнаёміцца з жыцьцём падшэфнага судна і бязумоўна, дасьць значны штуршок да ўзмацненьня шэфскай працы.

Кожны комсамолец і комсамолка, кожны малады рабочы і селянін павінны быць знаёмы са зьместам гэтай брошуры.

А. Бараньнікоў

[1]) Матар'ялы для гэтай брошуры былі сабраны ў 1925—1926 годзе.

Уступ

16-га кастрычніка 1922 году пяты Ўсесаюзны зьезд комсамолу аднагалосна вынес пастанову аб тым, што комсамольскія організацыі прымаюць шэфства над рабоча-сялянскім марскім флётам.

У часе прыняцьця шэфства падкрэсьлівалася, што комсамол зьяўляецца ня толькі шэфам, але і будаўніком марскога флёту Савецкага Саюзу.

У зборніку, выдадзеным марскім ведамствам, у перадавым артыкуле адзначаецца:

„...Мы можам сказаць, што шэфства комсамолу над Чырвоным флётам мела і мае рашучае значэньне ў будаўніцтве савецкае марское сілы.

„...Бяз удзелу комсамолу, без падтрыманьня нашай комуністычнай партыі і рабочай клясы, немагчыма было-б узьняць чырвоны флёт з таго становішча, у якім ён апынуўся ў 1921 годзе ў выніку блёкады і чужаземнай інтэрвенцыі.

„...Пасьля ўсіх зруйнаваньняў і рабаваньняў нашага флёту, зробленых расійскай і чужаземнай контр-рэволюцыяй, у гады грамадзянскай вайны, многія караблі для нас страчаны. Цяперашні склад чырвонага флёту далёка нявыстарчаючы для поўнай забясьпекі марское самаабароны Савецкага Саюзу і пролетарскай рэволюцыі. Жыцьцёвыя інтарэсы СССР упарта патрабуюць стварэньня моцнага ваеннага і гандлёвага флёту, здольнага ў поўнай меры забясьпечыць наш па-замежны гандаль і абарону марскіх межаў.

Зноў прыходзіцца напамінаць, што ⅔ усіх межаў выходзяць да мора; што каля 90 працантаў нашага надворнага грузазвароту ідзе морам, што на моры і ў прыморскіх раёнах наша краіна мае вялізарныя багацьці, якія заўсёды прываблівоюць да сябе імпэрыялістычных драпежнікаў (Зборнік „На варце рэволюцыі“).

У дзень сёмай гадавіны Кастрычнікавай рэволюцыі наша комсамольская організацыя Беларусі (у 1924 годзе) прыняла шэфства над адным з самых буйных і магутных караблёў Балтыцкага флёту—над лінкорам[1]) імя „Парыскай Комуны“.

Для таго, каб даць чытачом хоць-бы самае кароткае тлумачэньне таго, якім выглядае, якім тыпам судна зьяўляецца падшэфны нам карабель, мы лічым мэтазгодным прывесьці далейшую вытрымку з слоўніка марскіх выразаў, якая тлумачыць значэньне лінкораў:

— „...Лінейны карабель (скарочана—лінкор)—судно прадназначанае для выкананьня асноўнай задачы флёту—марскога бою з галоўнымі сіламі супраціўніка. У суадносінах з гэтым ён (лінкор) уладае магутнымі сродкамі наступу і абароны. Артылерыя лінейнага карабля падзяляецца на: галоўную і супроцьмінную.

Колькасьць гармат галоўнай артылерыі, разьмешчаных па двое-трое ў браніраваных вежах, якія маюць здольнасьць круціцца, дасягае 10–12.

Супроцьмінная артылерыя мае назначэньне даваць адпор мінным атакам мінаносцаў; лічба гармат супроцьміннай артылерыі дасягае 16-20. Колькасьць людзей экіпажу даходзіць да 1200 чалавек. Раён дзеяньня (гэта значыць лічбы міль плаваньня з адным запасам вугалю) 12 тыс. міль 15-ці вузлавым ходам.

Ход лінейнага карабля даведзены да 23 вузлоў (40½ вёрст у гадзіну)“.

З часу прыняцьця шэфства ЛКСМБ над караблём прашло 2 гады. За гэты час, у адносінах шэфства справа крыху

[1]) Тлумачэньні незразумелых і скарочаных слоў, прыводзяцца ў канцы зборніку, у альфабэтным парадку.

праводзілася: ячэйкі і асобныя комсамольцы падтрымлівалі сувязь з караблём праз лісты, карабель наведала некалькі дэлегацый моладзі, пасылаецца літаратура; але ў цэлым, трэба прызнаць, што шэфства праводзіцца ня так энэргічна, як трэба і пэўна, што ў умовах Беларусі можна было-б, бязумоўна, зрабіць значна больш, чымся робіцца ў сучасны момант

З флёцкіх плякатаў.

Не ўва ўсіх ячэйках вылучаны ўпаўнаважаны па сувязі з флётам.

Але і ўпаўнаважаныя, якія ня ўсюды маюцца, нічога, за выключэньнем складаньня „сухіх“ лістоў, ня робяць.

Гэтыя лісты іншы раз пішуцца афіцыйна, як быццам у парадку якой небудзь дысцыпліны, каб потым, у справаздачы можна было-б паказаць лічбу пасланых лістоў.

У 1926 годзе ў нас, па Беларусі, з 30 мая па 1 чэрвеня праводзіўся трохдзёньнік узмацненьня сувязі з падшэфным лінкорам.

У свой час, калі шэфства прымалася, ня мала было сказана прыгожых слоў, ня мала выносілася рэзолюцый, але калі прашоў „мядовы месяц“ рэзолюцый, прывітаньняў, шэфскі пыл у часткі ячэек хутка астыў.

Малюнак: „Марак“.

„Трохдзёньнік“ крыху разварушыў працу па шэфству: на падшэфны карабель наведалася яшчэ адна дэлегацыя ад ЦК ЛКСМБ, павялічылася колькасьць пасылаемай літаратуры, акуратна перасылаюцца грашовыя ўзносы на ўзмацненьне культпрацы, але аднаго гэтага, бязумоўна, мала, гэта, як кажуць, шэфская капля ў моры флёцкіх патрэбаў.

Значная частка комсамольцаў слаба знаёма з жыцьцём і бытам маракоў, з абсталяваньнем караблёў і іх рознымі тыпамі.

Ня дзіва, што адным хлопцам флёт здаецца амаль што „кісельнай рэчкай з мядовымі берагамі“, нешта ў выглядзе „дому адпачынку“, а ў другіх—каробіцца скура пры напамінаньні слова „ваенны флёт“,—уяўляюць яго сабе ў вобразе „плывучай турмы“ і г. д.

І тое і іншае кажа аб адным—*аб няведаньні марскога жыцьця-быцьця, аб марской няпісьменнасьці комсамольцаў.*

Рэдкасьцю, выключным выпадкам будзе,—убачыць у якім небудзь з клюбаў, добра падабраны марскі куток.

Сярод комсамольцаў аб шэфстве гаварылі шмат.

Гаворкі на марскую тэму ўжо набілі аскому.

А між тым, яшчэ раз кажам: у многіх ячэйках (няма чаго з грахом таіцца), шэфская праца непрасыпна сьпіць.

Ці магчыма практычнае ажыцьцяўленьне шэфства комсамолу над флётам?

Ці не зьяўляецца шэфства толькі прыгожым словам?

Дзьвёх думак па гэтаму пытаньню быць ня можа. Шэфства над флётам—жыцьцёвая справа. За гэта кажа вопыт шэфскай працы шэрагу губэрскіх організацый УсеЛКСМ, якія дзелавіта і сумленна выконваюць усе шэфскія абавязкі.

Неабходна справу шэфства ажыцьцяўляць штодзённа і дзелавіта.

Нашы лёзунгі:

— Узмацняйце не на словах, а на справе, усім чым магчыма, рабоча-сялянскі чырвоны флёт.

— З комсамольца па „нітцы",—флёту дапамога!

— Няхай пашыраецца і мацнее штодзённая праца па шэфству над слаўным вартаўніком марскіх межаў Савецкага Саюзу—лінейным караблём імя „ПАРЫСКАЙ КОМУНЫ"!..

Лінкор „Парыская Комуна“.

(Гістарычная спраўка. Скарочаная апрацоўка матар‘ялаў з брошуры К. Самойлава).

Малады марак.

Лінкор „Парыская Комуна“— важыць 26.700 тон, што пры пераводзе на пуды дае звыш 1.600.000 пудоў.

Каб пабудаваць гэты карабель, карабельнаму будаўнічаму заводу трэба было падаць каля 50 таварных паяздоў, гружаных рознымі матар‘яламі, прадметамі і рэчамі, пачынаючы ад гармат, і торпэдаў і канчаючы нажамі, відэльцамі і талеркамі.

Калі-б наш лінкор удалося паставіць, як кажуць „на папа“ (старчаком) побач з званіцай Івана Вялікага ў Маскве, дык ён аказаўся-б удвойчы вышэй за гэтую званіцу.

Гэты волат-карабель перасоўваецца з хуткасьцю добрага пасажырскага поезду. Магутнасьць галоўных машын карабля „Парыскай Комуны“ дасягае—54.000 конскіх сіл. Каб лінкор меў магчымасьць выйсьці ў доўгае падарожжа, яму неабходна падаць 120 вагонаў вугалю і 75 вагонаў-цыстэрнаў з мазутай і алівай.

Пушчаныя ў ход дапамагальныя мэханізмы-помпы, насосы і г. д. маглі-б падаць столькі вады, колькі, напрыклад, ужывае ў суткі Ленінград.

Ад дынамо-машыны судна можна атрымаць энэргію выстарчаючую для асьвятленьня вялікага павятовага гораду.

Для сувязі на лінкоры, апрача розных сродкаў сувязі, установлена некалькі тэлефонных станцый і некалькі радыёстанцый вялікай магутнасьці.

Калі ўсе гарматы лінкору выстраляць па два разы, дык патрэбную для гэтага колькасьць снарадаў і пораху ледзьледзь падымае таварны вагон.

На караблі абсталяваны адпаведныя памяшканьні для ўсякіх запасаў. Сярод гэтых запасаў адно з першых месцаў займае провізія, якой на караблі для харчаваньня трымаецца столькі, што ёю на працягу сутак можна пракарміць насельніцтва Менску.

Паравая кухня лінкору можа прыгатаваць абед з трох страў і такую-ж вячэру на 1.200 чалавек. Мэханічная хлебапякарня выпякае 80 пудоў хлеба ў суткі. На лінкоры маюцца 3 лазьні, ванны, душы, мэханічная пральня, шавецкая і кравецкая майстэрні, цырульня, друкарня, пераплётная майстэрня, фотографічная каюта, з некалькімі апаратамі з поўным абсталяваньнем, шпіталь, аптэка, прыёмная доктара, апэрацыённая і г. д

Таксама абсталявана некалькі мэханічных майстэрняў. Сродкамі майстэрняў можна свабодна зрабіць любы рамонт вайсковага судна невялічкага вадазьмяшчэньня. Калі-б кошт лінейнага карабля „Парыская Комуна“ перавесьці на золата, то гэтага золата трэба было-б звыш 1800 пудоў. А калі пералiць гэтую суму ў рублёвыя монэты, то аднаму чалавеку прышлося-б затраціць каля $2^1/_2$ год. працуючы кожны дзень па 8 гадзін, каб іх падлічыць.

. . . .

... 3 (16) ліпня 1909 году на стапелях Балтыцкага судабудаўнічага заводу ў С. Пецярбургу быў закладзен лінкор „Севастополь“ („Парыская Комуна“) і 3-га (16) верасьня 1915 году карабель быў гатоў.

З нізрынуцьцём царскага рэжыму, на лінкоры „Севастополь“ моцна прывіўся рэволюцыйны дух.

Шматлікія дэлегаты ад „Севастополя“, працаваўшыя ў Цэнтрабалце, Гэльсінгфорскім Савеце і ў шэрагу іншых грамадзкіх організацый, супольна з камандай лінкору, падтрымлівалі рэволюцыйны рух, які прывёў Расію да вялікага Кастрычніка.

У пэрыод 12—17 сакавіка 1918 году „Севастополь“ супольна з апошнімі дрэдноўтамі робіць вялікі цяжкі „ледавы паход“, паход у абставінах, да гэтага часу невядомых у гісторыі ні воднаму з флётаў сьвету.

У кастрычніку таго-ж 1918 году „Севастополь“ прыходзіць у Петраград. Жыцьцё на судне паступова замірала Грамадзянская вайна разгаралася і патрабавала новых папаўненьняў. Асабовы склад лінкору разбураўся.

Наступае 1919 год. Ля самай брамы сталіцы ўжо гаспадарыла белая армія царскага генэрала Юдзеніча.

Вораг лічыў, што чырвоны лінкор, які стаіць у Петраградзе, не баяздольны. Але ён вельмі памыліўся. „Севастопольцы“ хутка ўзяліся за знаёмую справу і прывялі ў належны стан свае гарматы.

У адпаведнасьці з прынятым рашэньнем лінкор „Севастополь“ 20 кастрычніка з 17 гадзін 30 хвілін да 18 гадзін трохгарматнымі залпамі з сваіх 12-цалёвых гармат абстрэльваў Краснае Сяло.

Гэтыя залпы вырашылі лёс чырвонай сталіцы. Вораг ня вытрымаў. На фронце наступіў пералом. Юдзеніч адступіў і ўжо больш не наступаў.

Пасьля ліквідацыі, сумнай памяці, Кранштацкага паўстаньня, лінкор атрымоўвае новае, рэволюцыйнае імя „Парыскай Комуны“. Флёт, у сувязі з агульным, яшчэ кепскім, экономічным становішчам краіны, перажывае цяжкія моманты зруйнаваньня. „Парыская Комуна“ залічваецца ў рэзэрв.

У 1923 годзе карабель быў блізкі да кананьня. Шэра і сумна цягнуліся дні лютага, сакавіка і красавіка. Май прынёс новыя няшчасьці: з за адсутнасьці вугалю прышлося спыніць пары. Лінкор апушчаецца ў змрок і паўстае пытаньне аб здачы яго на доўгатэрміновае хаваньне.

Але ў жніўні вышэйшае марское камандаваньне адмяніла загад аб здачы судна.

Улетку карабель «Парыская Комуна“ стаяў ужо на рэйдзе, маючы сваё ўласнае асьвятленьне і дымяшчыя трубы.

Восень 1923 году, і наступіўшая за ёй зіма, праходзяць у крапатлівай працы па адбудаваньню яшчэ не ажыўшых частак і мэханізмаў судна.

Прышло лета 1924 году. З бедных сродкаў марскіх сіл вылучылі трохі і „Парыскай Комуне“ на рамонт самага неабходнага, пераносячы ўвесь цэнтр цяжкасьці працы на карабельныя сродкі.

Ніхто ня верыў у магчымасьць паходаў „Парыскай Комуны“. Але прышоў доўгачаканы дзень: адарваўся лінкор ад сьцяны, вышаў на вялікі рэйд.

А ў часе пасьля манэўровага агляду чырвонага Балтыцкага флёту, вышэйшае марское камандаваньне падняло сыгнал: *„Парыская Комуна“, флагман зьяўляе сваё асаблівае задаваленьне*“.

Такім быў першы этап у жыцьці нараджаючагася лінкора.

У дзень гадавіны Кастрычнікавай рэволюцыі над лінкорам прымае шэфства Беларуская організацыя ЛКСМ.

4-га красавіка „Парыская Комуна“, пасьля дружнай працы ўсяго асабовага складу і ленінградзкіх рабочых, пакідае Ленінград і, прышоўшы ў Кранштат, паднімае вымпел, пачаўшы кампанію раней вызначанага тэрміну.

Кампанія 1925 году праходзіць ва ўзмацнёнай трэніроўцы асабовага складу. Асабліва вялікая ўвага вылучалася артылерыйскім стрэльбішчам. Лепш усяго аб гэтым сьведчыць тое, што з 7, выданых па Балтыцкаму флёту першых прызоў за артылерыйскую стральбу,—3 папала на долю „Парыскай Комуны“, а апрача таго яшчэ і два другіх прызы.

Улетку, знаходзячыся блізка ад шэрагу вёсак, лінкор прымае шэфства над Сойкінскай воласьцю. У самы гарачы час сенакосу чырвонафлётцы лінкору дапамагалі сялянам у іх

працы. Мэдыцынскі пэрсонал аказваў лячэбную дапамогу. Культурна-асьветныя організацыі лінкору сваімі сіламі ставілі ў падшэфных вёсках лекцыі, даклады, концэрты і г. д.

Увосень лінкор прыняў шэфства над 10-й базай піонэраў у Кранштадзе.

Ад розных пролетарскіх організацый лінкор мае 4 сьцягі, ў тым ліку адзін ад беларускай організацыі ЛКСМ.

Нарыс А. **КУРЦІКА**.

... Дзьве гадзіны язды па затоцы і шыбкаходны, пузаценькі пасажырскі параходзік прыпыняецца ў Кранштацкай прыстані.

Далей ад гораду, у рэйдзе, за гранітнай набярэжнай, сталёвай сьцяной высяцца вайсковыя караблі.

Дзень цёплы, сонца так і шпарыць ва ўсе лапаткі. На суднах—будаўнічая гарачка.

Правяцца, падфарбоўваюцца, рыхтуюцца да паходу.

У доку—марской амбуляторыі—стаіць у рамонце падшэфны комсамолу Беларусі лінейны карабель імя „Парыскай Комуны".

Вакол карабля вады няма і яго можна бачыць з нізу да верху.

Вочы з цяжкасьцю ахапляюць гэтую марскую махіну даўжынёй з добрую вуліцу.

На палубе, па шматлікіх мастках, між сажоннымі гарматамі, ва ўсе бакі снуе і кіпіць народ.

Сьпяшаюць.

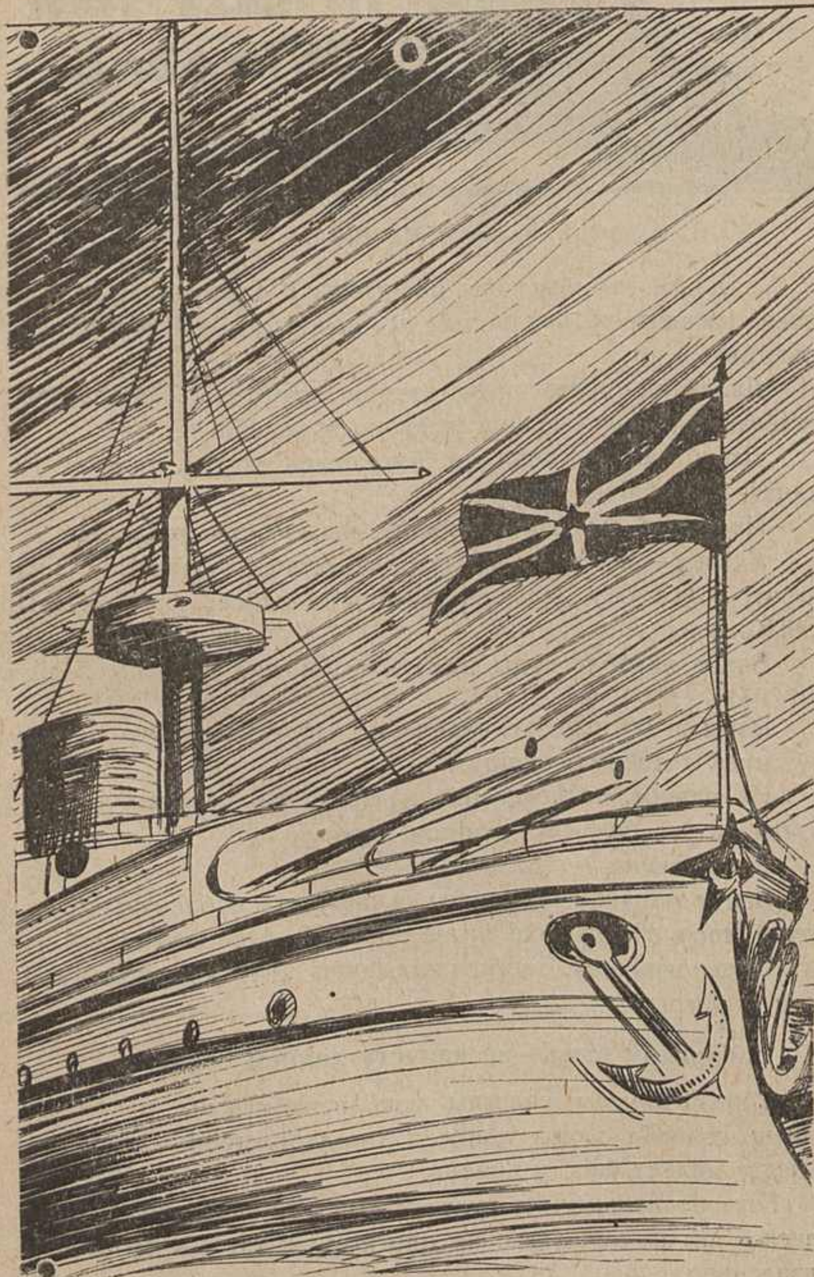
Час у маракоў ня грошы, а час—гэта набліжэньне выхаду ў мора. На караблі жыве да 1.500 чырвонафлётцаў.

Шмат навічкоў, зялёненькіх, яшчэ „ня нюхаўшых марскога паветры".

„Мараком быць—не капусту лапцем сёрбаць".

Скрозь круглы жалезны люк, перабіраючы рукамі халодныя, сьлізкія сходы трапу, я з падарожнікамі спушчаюся недзе далёка ўніз, у цемень.

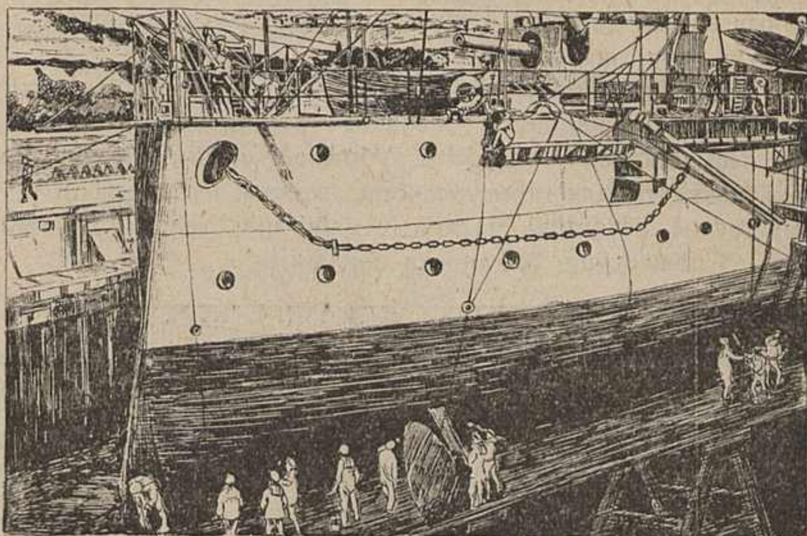
Гэта па нашаму, па сухаземнаму, па гарадзкому, называлася-б пятым паверхам, па марскому-ж гэта — машыннае аддзяленьне.



У паход!

Сярдзіта, з перабоямі, густым басам сапе над галавою выцяжная вінтыляцыя, а недзе далёка чуцен вечны сьпеў дынамо-машыны.

Калідор вузкі, сьціснуты з усіх бакоў жалезнымі сьценамі і дзесяткамі труб і правадоў.



Увесь дзень і ноч, круглыя суткі, гарыць жоўтаваты электрычны сьвет. З няпрывычкі млосна, галава кружыцца. Спадарожнікі — маракі-комсамольцы жартуюць: — „мараком быць—не капусту лапцем сёрбаць“...

Чакаючы недзе згубіўшагася камісара судна, зашлі ў бібліотэку, якая служыла раней памяшканьнем для кандуктарскай брыгады.

Кніг у бібліотэцы—за пяць тысяч, а пагледзіш—навокал—усяго некалькі малых шаф стаіць. Разгадка простая: шмат кніг разабрана па руках. Спрос вялікі. У летні час дужа чытаюцца творы Сінклера і Сейфулінай. Бэлетрыстыкі, асабліва новай, не хапае.

...Грошай мала. Шэфы цяжкія на пад'ём—ухмыляецца малады бібліотэкар.

* * *

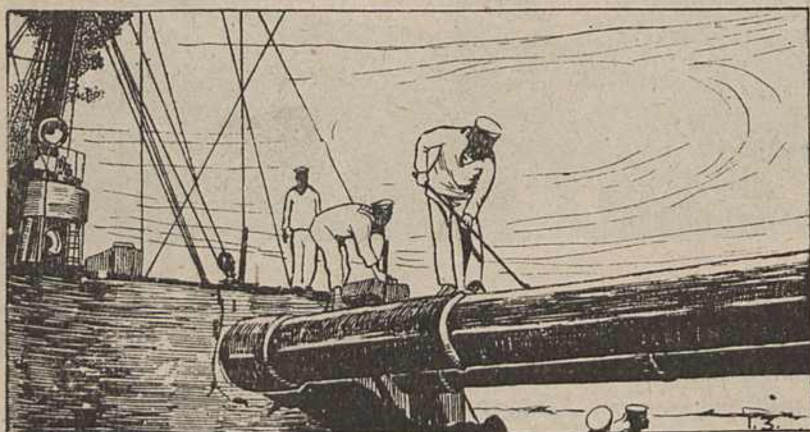
...Вакол яшчэ на палову змрок, ноч канчаецца, а гарністы ўжо грае „пабудку“, пад якую маракі падабралі вершык:

„Уставай, уставай, браток—
Пасьпеў ужо кіпяток“.

Усе на нагах. Хутка зварачваюцца і хаваюцца падвешаныя на нач да столі „койкі“. Так-жа хутка мыюцца, на скорую руку „шамаюць“ і за працу.

Зноў, як раней, хадуном заходзіць карабель, заварушыцца ў железных калідорах жыцьцё, закіпіць праца.

Памяшканьняў—дзесяткі кубрыкаў, у якіх жывуць маракі, казэматы для гармат, каюты, скляпы, складзікі, гарматныя вежы, качагаркі, малярныя майстэрні, трасавыя, жалезныя... З цяжкасьцю ўсё можна пералічыць.



Праца на караблі—гэта ня проста выкананьне нарадаў і абучэньне строю. Не. Праца на караблі—гэта абучэньне вядомай спэцыяльнасьці, якіх у флёце налічваецца за сотню. Пасьля школьнага абучэньня марак на судне вучыцца на практыцы, „вучыцца галіцца на ўласным карку“.

Не баклушкі б'юць, а спэцыяльнасьці вывучаюць.

Чырвонафлёцец павінен ведаць судно ад клоціку і да кіля і ад кармы да носу.

Лёгка аб гэтым казаць, але цяжэй вывучаць. Выдумным узорам карабельнага жыцьця мільгаюць перад вачыма сотні машын, шматлікавыя майстэрні, радыё-станцыя, тэлефонная сувязь. .

І ўвесь гэты вялізарны, распоўзшыся па лінкору змотак жыцьця ўвязваецца адным вузялком назва якому: сьвядомая, рэволюцыйная дысцыпліна.

Бурлівай трэльлю адразу загагаталі званкі, зазьвінелі званы.

У калідорах, па палубе—беганіна. Бягуць паўапранутыя, з кавалкам недаедзенага хлеба, з толькі што атрыманым лістом.

— У чым справа?

Адказ кароткі:

— Баявая трывога. Усе на свае месцы!

Не пасьпелі адгучэць званы, як кожны з тысячнай масы маракоў быў на сваім баявым месцы. Ляпаюць тэлефонныя выключацелі. Гудуць маторы. Палуба апусьцела. Толькі з „сабачай скрыні“—наглядальнай варты—чарнее чалавечая постаць.

Увесь карабель прышоў у баявую гатоўнасьць—гатовы абараняцца і наступаць.

Дысцыпліна, вайсковыя абставіны, вучоба, колектыўнае жыцьцё—ўсё гэта разам узятае шліфуе людзей, зьнішчае іх недахопы.

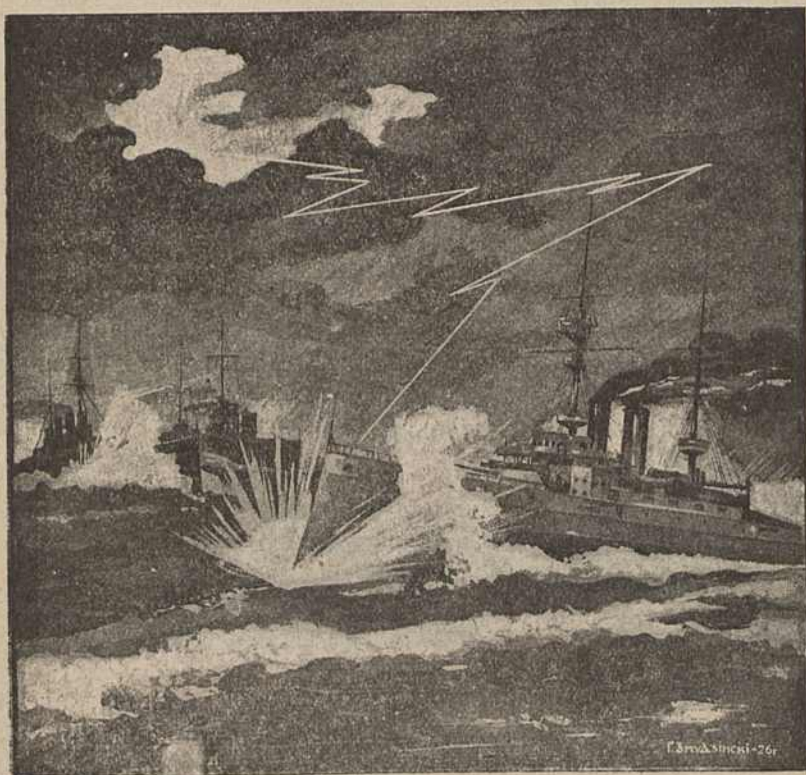
Жыцьцё на караблі—ня толькі вайсковая школа, але і школа жыцьця. Вось марак - які першы папаўся на выбар, такі, якіх у флёце сотні. Прозьвішча: Грыгор‘еў. Сялянскі хлапец. Комсамолец. Дабраахвотнікам пашоў у флёт. Спачатку, з няпрывычкі, было цяжка: у першы-ж дзень свайго жыцьця на судне, Грыгор‘еў „зарабіў“ 14 дзён карцэру, за тое, што не хацеў у дзюравых ботах грузіць вугалю. Потым абжыўся. Папаў у школу. А цяпер—электрык. Гэрой працы. Падзяку ад Рэваенсавету мае. Люба-дорага на яго глядзець.

Жалобны абрывак гісторыі.

Гарачынёй дыша румпельнае (старновае) аддзяленьне,—хоць усю вопратку скідай і ў „цельняшках“ заставайся.

Навокал абступілі мяне маракі, якія жылі ў Беларусі.

Моцна адзін другому сьціскаем рукі. Засыпаюць пытаньнямі. Потым пачалі гутарыць аб марскім жыцьці. Устрахнулі старыной.



Успомніў адзін з таварышоў гібель трох савецкіх эскадраных мінаносцаў блізка ад Кранштату:

...1919 год. На моры бура. Хвалі хаваюць грымоты й маланку. Надвор'е халоднае, вецер іголкамі коле. З эскадраных мінаносцы, вартуючы Савецкую Расію, нарваліся на ангель-

скае міннае поле. Узрыў. Мінаносцы гінуць. На шлюбках можа выратавацца толькі некалькі дзесяткаў чалавек. Апошнім ратунку няма. І на суднох засталіся ўсе, як адзін. Камандзір склікаў мітынг. Апошні мітынг перад сьмерцю, мітынг пад выцьцё буры. Загінулі ўсе. 340 пасінеўшых трупаў прыбіла мора да берагу. Загінулі як комунары. Чырвоны флёт ня зганілі...

...Апавядаючы гэты жалобны абрывак гісторыі, таварыш уздыхнуў, замоўк, а потым бадзёра стаў апавядаць пра вучобу, пра сёньняшні дзень марака.

* * *

Трэцяя частка маракоў судна „ПАРЫСКАЯ КОМУНА“— комсамольцы—500 чал.—„бяз пяці хвілін“ па колькасьці, раённая організацыя.

У малюсенькай каюце зьмяшчаецца бюро партыйнага колектыву і комсамольскі організатар. Побач са сталом, за гарой службовых папак, стаіць ложка, а комсамольскі організатар старэнна пэндзлем малюе сьцены каюты і адначасова дае наказаньні падышоўшаму комсамольцу, як запаўняць вучотны сьпіс.

Улетку, у часе падрыхтоўкі да паходу, усякая грамадзкая праца на судне прыціхае, усё зводзіцца да агульнага назоўніка:— як можна хутчэй атрасьці зямлю з ног—выйсьці ў паход.

Наагул, у галіне грамадзкай дзейнасьці чырвонафлётцы маху не даюць, ёсьць і клюбнае „ядро“, і музычнае, спартыўнае, выпушчаецца насьценная газэта і г.д.

Усё жыцьцё на судне ўкладваецца ў сыгналы „дудкі“.

„Дудка“ і пабудку высьвістае і аб перадышцы гаворыць, аб полудні апавяшчае.

Асабліва ахвотна слухаюцца сыгналы наконт „шамоўкі“, якія вахценны высьвістае, а маракі словамі падпяваюць:

„Бяры лыжку, бяры бак,
Калі хочаш—шамай так“.

Хутка выстройваецца людзкі хвост ля камбузу (кухня). Кармленьне добрае. Харчуюць сытна і ўдоваль, а ў каго апэтыт не на жарт разгуляецца,—дык для службы яму ёсьць карабельны коопэратыў, у якім, „у хвіліну жыцьця цяжкую“ можна продукты атрымаць і ў крэдыт.

Працоўны дзень марака канчаецца.

У кубрыках зьвініць балалайка—наігрываюць—„вышла Дуня на балкон“.

Другім прыемна разамнуць косьці—дзе небудзь паспаць, а іншыя ідуць у бібліотэку ці ў ленінскі куток—разамнуць ня толькі косьці, але і мазгі.

Як на караблі ня цесна, але ленінскаму кутку—пашана: адведзен адзін з найбольшых пакояў. Увесь куток у колеры плякатаў, чырвонай матэрыі, лёзунгаў, аздабленьняў. Прыемна тут. Ня сьвідруе ў вушах улюлюкаючы сьвіст ма-

шыны. У самым канцы каюты на ўзвышшы, за сталом намалёван седзячы Ільліч. У руцэ яго... сьвежая газэта, якая зьмяняецца кожны дзень.

* * *

Між кнігамі на стале ляжыць сіняя замурзанная папка з выразна намалёваным надпісам: „Альбом шэфскіх лістоў Беларускай організацыі“. Праглядаю дзесяткі лістоў. Ёсьць сярод іх цікава напісаныя, жыцьцёвыя лісты, лісты ад душы.

Але частка лістоў, як-ні-як, а трэба проста сказаць, пішацца казённа, штампуецца...

—„Працуем добра. Ёсьць пяць гурткоў. Стварылі камісію па шэфству і пішам вам ліст. Няхай жыве Чырвоны флёт“. Такія лісты набіваюць аскому.

„Няхай жыве“ і таму падобныя „словы“ прыеліся.

Цяпер пару слоў аб быце маракоў.

Аджывае, выпіхаецца на задворкі, здаецца ў архіў тып марака „Жоржыка“, марака-клёшніка, марака-„цукеркі“.

Ня любяць маракі гэтых „жоржыкаў“. Калі аб'явіцца ў кубрыку такі—жыва словамі зацюкаюць, дадуць яму „месца“.

Побач з „жоржыкамі“, не ў пашане знаходзіцца яшчэ адзін паступова адміраючы тып марака—„сачка“.

„Сачок“ на марскім жаргоне значыць гультай, лодыр-марак, які адлыньвае ад працы, сваяўзорны тып карабельнага „Ціта“, які, калі трэба працавацьісьці крычыць „мне пуза баліць“,а калі падыходзіць час палуднаваньня, паднімае гвалт: „дзе мой вялікі апалонік“.

* * *

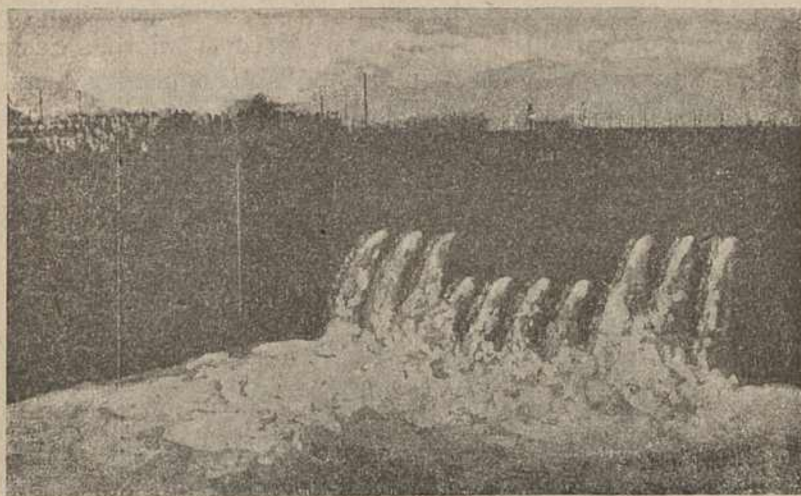
„Причикчирилось“—стала прыгажэйшым, адбудавалася судно. Пах смалы, сьвежай фарбы... А маракі асабліва з маладых, чакаюць не дачакаюцца, калі ўрэшце, выйдуць з доку, выпаўзуць з сушы ў мора. Жаданы момант наступіў.

Аддаецца каманда: на палубу!

Праз некалькі хвілін з ботапарту (спэцыяльна створаная застава) з некалькіх адтулін, тоўстымі, кіпучымі струменямі хлынула вада, папаўзла ўніз па каменнаму дну, затапіла старно судна і пачынае падымацца вышэй і вышэй.

Ужо зьнесены вадой прыстасаваныя раней рыштаваньні, высока ўверх прыпадняліся сходкі і вада прагавіта горнецца да сьвежа-фарбованых бартоў.

А маракі даўно высыпалі на палубу, вачамі ўпіваюцца ў даль, у разасланы прыбярэжны марскі прастор.



Радасна маракам! Хутка паход, хутка мора.

Дробная марская „рыбёшка“—невялічкія параходы—на буксіры выцягнулі карабель з доку ў гавань.

Карабельныя машыны яшчэ не працуюць,—„вялікаму караблю—вялікае плаваньне“, а ў гавані разьвярнуцца, як павінна, няма дзе.

Двое сутак ішлі аўральныя (агульныя) працы па нагрузцы „чорнасьліву“—вугалю.

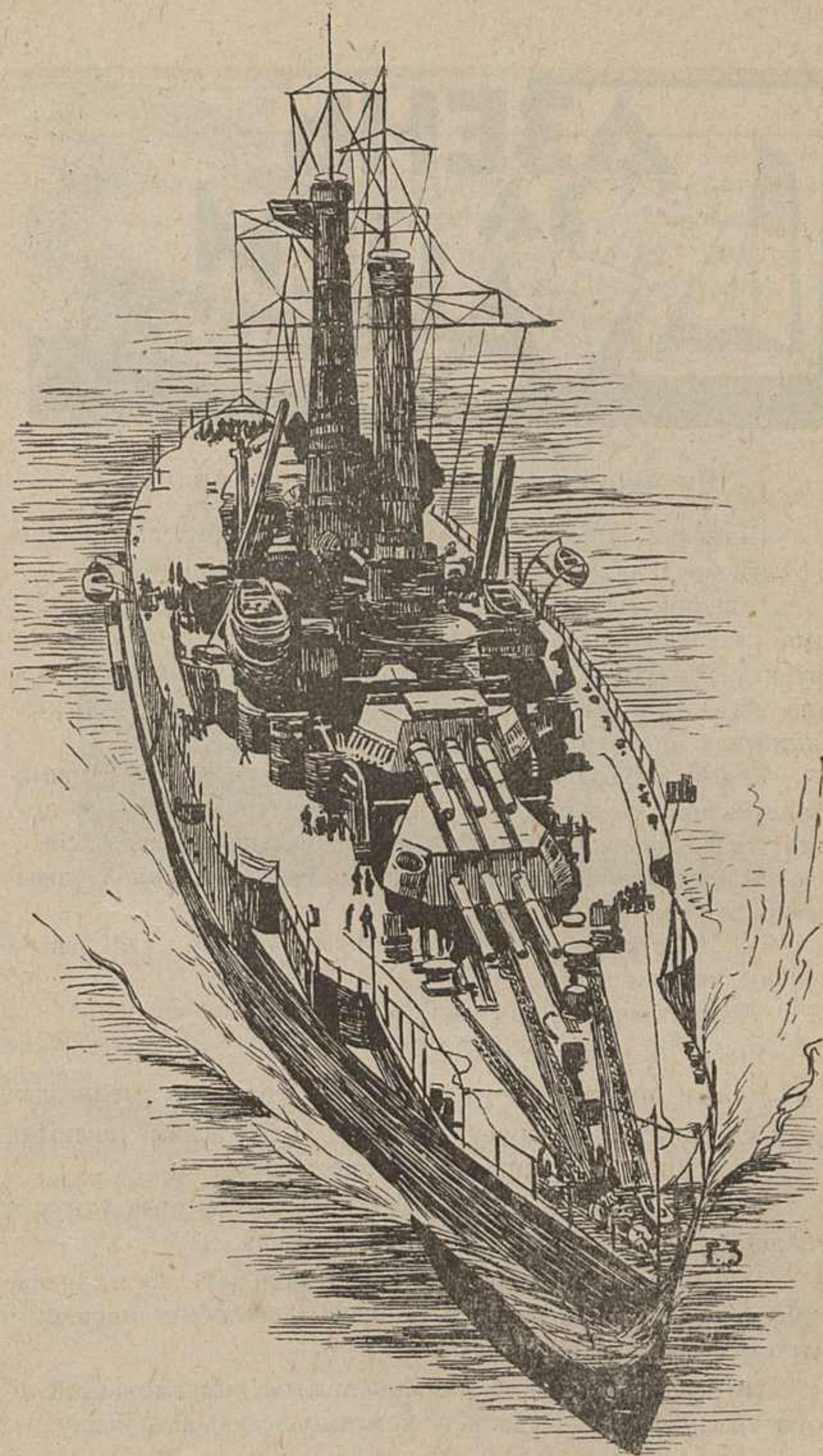
Грузілі ўсе—пачынаючы „сачкамі“ і канчаючы камісарам.

Працавалі да сёмага поту—ад 6-ці гадзін раніцы да 2-х гадзін ночы.

...Былі падобны да камінараў.

...Але ўсё гэта ніпачым, усё гэта ў многа столак аплаціцца—бо ўперадзе—паход!

Цытадэль Краншат.



Ваенны карабель. Агульны выгляд

Як лепш наладзіць шэфскую працу.

Шэфская праца ў нас, у лепшым выпадку, выяўляецца ў сувязі праз лісты.

Пішуцца лісты з таго і другога боку, вельмі, нават шмат пішацца лістоў і яшчэ больш гаворыцца ў іх аб гатоўнасьці змагацца да пабеды, да сусьветнай рэволюцыі і г. д. Але на перапіску наогул, і на такую, асабліва, у чырвонафлётцаў вольнай хвіліны не хапае.

Калі-ж іншы раз і напіша ліст хто небудзь з грамадзянскіх комсамольцаў, дык, няма чаго з грахом таіцца, што гэта толькі дзякуючы нажыму ячэйковых шэфскіх камісій.

У большасьці выпадкаў на такія лісты маракі адказваюць маўчаньнем.

— „А што карысьці мне з гэтых лістоў, калі яны і праўды ня кажуць?“

Такія гаворкі сярод ваянмораў ня рэдкія.

Які-ж можа быць выхад?

Вопыт паказаў, што ўзаемная перасылка справаздач пасяджэньняў і протоколаў сходаў ня былі вельмі цікавымі.

Што можа прывіцца і даць карысьць?

— Комсамольскія экскурсіі, экскурсіі ня раз у год, а больш і адказныя паездкі чырвонафлётцаў.

Гэтым мы зьнішчым у комсамольцаў тое няяснае ўяўленьне аб флёце, якое ў іх існуе і пазнаёмім маракоў з жыцьцём грамадзкіх організацый.

Потым неабходна ўзмацніць прыток комсамольскай літаратуры ў флёт і флёцкай у комсамольскую асярэдзіну.

Пасылаемая-ж цяпер літаратура, дзякуючы абмяжованай колькасьці ня можа поўнасьцю задаволіць чырвонафлёцкую масу і ў асаблівасьці беспартыйную моладзь.

Факты кажуць, што найбольшым посьпехам і ўвагай карыстаецца тая частка комсамольскіх выданьняў, газэт, і інш., у якіх часта зьмяшчаюцца апавяданьні з быту і жыцьця комсамолу.

Групі маракоў лінкора „Парыская Комуна“.

Кожная буйная комсамольская ячэйка абавязкова павінна стварыць пры прадпрыемстве, ці ўстанове марскі куток.

Праца, організаваная па такому пляну, бязумоўна, дасьць рэальныя вынікі. Пісьмовая сувязь, якая цяпер больш усяго ў ходу, як-бы яна ні была наладжана—пераходзіць у асабовую перапіску, ці зусім замірае.

Ваенны марак **Нікানораў**.

У маракоў.

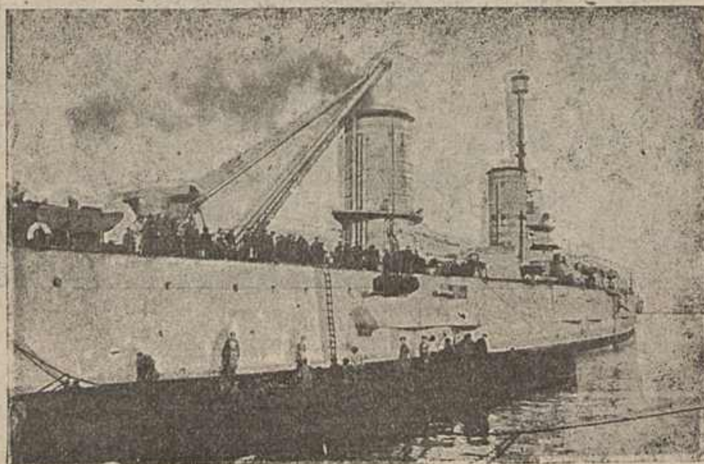
(З блёк-ноту).

У Кранштадзе ідзе штодзённая, буднічная, крапатлівая праца і вучоба.

Толькі за дзень да майго прыезду ў Кранштат у мора пашла вялікая эскадра на практычныя заняткі.

Кідаецца ў вочы павышаная палітычная пісьменнасьць маракоў.

Увесь свой час у Кранштадзе я ахвяраваў на ўясьненьне ролі і становішча службы сувязі і нагляду ў агульнай сыстэме Балтфлёту і на гутаркі з маракамі.



Выгляд лінкора „Парыская Комуна“ з боку.

Трэба сказаць, што служба сувязі і нагляду—гэта свайго роду вушы і вочы Балтфлёту. Служба сувязі па роду сваёй працы заўсёды ведае праз сваю варту, што робіцца ў моры на вядомай адлегласьці.

У маракоў пры штабе ў кубрыках.

Сьветлыя, чыстыя, нанава адрамантаваныя кубрыкі. Чыстыя ложкі—наводзяць на думку, як далёка ўперад у матар‘яльным становішчы пашоў наш флёт. Тут-жа на адным з

кубрыкаў арганізаваны „чырвоны куток“, добра абсталяваны, з сталым папаўненьнем сьвежымі газэтамі і літаратурай. Тут самадзейнасьць крыніцай б'е. У „чырвоным кутку“ праходзяць заняткі гурткоў.

Аб сувязі з флётам прыходзіцца заўсёды гаварыць. З гэтай справай ня зусім добра. Кульгае пасылка да падшэфных маракоў нашых газэт.

Неабходна ўзвысіць адказнасьць за працу па шэфству.

З гутарак з маракамі выявілася, што ім цяпер трэба ведаць, што робіцца ў комсамоле, як працуем, якія ў нас недахопы і дасягненьні па ўсіх пытаньнях сучаснай працы. Аб гэтым і трэба пісаць.

Смаленскі.

МАРАКІ АБ СВАІМ ЖЫЦЬЦІ-БЫЦЬЦІ

Паходная вахта машыністага.

Прабілі склянкі... Засталося паўгадзіны да зьмены. Карабель ідзе ўперад, разрэзваючы носам хвалі.

Час ісьці на зьмену працуючым машыністым.

Прыняўшы вахту і ўведаўшы ўсё патрэбнае, мы, новая зьмена, прыступаем да сваіх абавязкаў.

Таксамэтр паказвае, што машына працуе поўным ходам.

Знаходзячыся пры рэгулятары, стараешся, каб машына давала роўную лічбу зваротаў. У той-жа час сачыш за ўсімі манамэтрамі дапамагальных мэханізмаў, ад правільнасьці якіх залежыць усё жыцьцё машыны.

Усё ў парадку!

Хлопцы, ня гледзячы на страшную гарачыню, перакідваюцца жартамі.

Раптам па тэлеграфу перадаецца наказ камандзіра судна.

На цыфэрбляце тэлеграфу стрэлка стала на сярэдзіне. Хуткім узмахам рукі хапаеш ручку тэлеграфу і паварачваеш што азначае: „ёсьць сярэдні“ і ў тую-ж хвіліну рэгулятарам накіроўваеш машыну на сярэдні ход.

Зноў спакойна... Пот градам льецца з твару.

Паглядзіш на стрэлку гадзіньніка і падбадзёрваешся— да зьмены недалёка.

Хлопцы рыхтуюцца да здачы вахты: хто падмятае пляцоўку, іншыя заняты выціраньнем частак мэханізмаў.

Усё гатова да здачы. Чакаць прыходзіцца ня доўга: ужо ў нізе на трапу, чутны сьмех і жарты новай зьмены.

Вахта здадзена. Хлопцы ідуць на адпачынак.

Ваенны марак **М. Эвенчык**.

У комсамоле 5-й роты.

Плывуць дні, бягуць без затрымкі, без канца.

Спачатку заняткі па спэцыяльнасьці, а потым заняткі гурткавыя і політвыхаваўчыя.

Валтузімся, мы, маракі, як вавёрка ў коле, цэлы дзень-Грызём граніт навукі ўсё цьвярдзей, усё мацней.

... „Ванька, га Ванька, ты што робіш?

— Ды вось капіталы падводжу?!

— Якія капіталы?

— Ну пашоў, не перашкаджай!... Політэкономію выконваю! Зразумеў!

— Ну, а я марынізм буду канчаць.

— Што??

— Ды марскую практыку, кажу, канчаць буду.

У 17 гадзін 30 хвілін адбой... „Мёртвая гадзіна“.— чырвонафлёцкі адпачынак.

Але комсамольцу-актывістаму адпачываць няма калі. Сёньня пасяджэньне актыву судна, заўтра камісія, і так бяз канца...

Стамліваюцца, але гэта нічога... Комсамольцы моцныя, вытрымаюць. .

Ваенны марак **Іонаў.**

З недалёкага мінулага.

Першае „хрышчэньне“.

Памятаюцца дні мая 1923 году, калі мы, вучні - электрыкі, упяршыню пачалі сьпісывацца на карабель. Неабходна было прыняць першае „хрышчэньне“ і пачаць „амарачвацца“.

Блізьняты—два лінкоры Балтыкі „МАРАТ“ і ПАРЫСКАЯ КОМУНА“ гатовы былі нас прыняць ў сваё сталёвае абніманьне.

У той час, як зьмена папаўшая на карабель „МАРАТ“ мела магчымасьць атрымаць якое небудзь „амарачваньне“ і пабыла не адзін раз пры берагох Фінляндыі і Эстоніі, правёўшы вялікую частку часу на моры—у гэты час зьмена папаўшая на лінкор „ПАРЫСКАЯ КОМУНА“ знаходзілася на сухаземным становішчы і бязупынна працавала па рамонту судна.

„Маратаўцы“ ў лістох ці ў часе наведваньняў Краншта-ту часта пасьмейваліся над намі, называючы нас берагавымі пацукамі.

Але „парыскамунаўцы“ ня падалі духам і рабілі сваю справу, правячы карабель.

Вынікі ня прымусілі сябе чакаць: увосень 1924 году лінкор „ПАРЫСКАЯ КОМУНА“ ўжо ўдзельнічаў у манэўрах Балтыцкага флёту і з таго часу нас ужо ніхто не асьмельваўся называць берагавымі пацукамі.

Ваенны марак **Нораў.**

Як ідзе вучоба.

Рыхтуюцца агнявыя людзі.

Цяжка адразу наладзіць службу на лінкоры. Няпрывычна з пачатку адчувае сябе малады чырвонафлёцец.

Жыцьцё на судне адрозьніваецца ад хатняга.

Нават і тыя маракі, што прышлі са школы ня хутка стануць сапраўднымі маракамі—сапраўднымі спэцыялістымі неабходнымі караблю. Патрэбна доўгая і ўпартая вучоба і дзеля таго на лінкоры заўсёды як і ў вольны час, так і сплятаючыся з працай праходзіць марская вучоба.

Цяжка адразу запомніць асноўныя марскія назовы,—каб ня зблытаць, напрыклад „кнехт“ з „краюзам“ і „штангоўнт“ з „рангоўтамі“. Трэба вучыцца весклаваць на шлюбцы, неабходна даведацца, як карыстацца ветразьзю, [1]) неабходна ўрэшце, даведацца для якой мэты існуюць караблі і якія яны бываюць.

З маладымі чырвонафлётцамі заняткі праводзяць кіраўнікі ў спэцыяльныя гадзіны, але ўсё жыцьцё на караблі і асабліва зносіны з старшымі па службе таварышамі дае матар‘ял па гэтых-жа пытаньнях. У той-жа час служба не чакае і маракі разьбіваюцца па спэцыяльнасьцях.

На караблі, у судавых качагарках, рыхтуюцца будучыя агнявыя людзі, якія ўсю службу праводзяць у сумежнасьці з страшна гарачым вугольлем і параю.

У малярных, тросавых, парусных, сталярных і іншых майстэрнях вучацца маладыя чырвонафлётцы, выконваючы, спачатку, падсобную працу і потым самастойную.

Урэшце, прышоўшыя з школы машыністыя (электрыкі, комэндоры, артылерыстыя, арт‘электрыкі, сыгнальшчыкі і інш.) таксама приступаюць, спачатку, да працы няўмела і няёмка.

---

[1]) Па расійску—парус.

Тысячы мэханізмаў і прыладаў патрабуюць самага стараннага абслугоўваньня. Вось і прыходзіцца хлапцам разьбірацца ў схэмах, прысутнічаць на групавых занятках па спэцыяльнасьці.

Але і перамогшы марскую вучобу—маракі яшчэ не супакойваюцца. Карабель існуе для абароны, для спаборніцтваў у бойках з ворагам. А для таго неабходна згоджаная праца ўсяго судна. І гэта згоджанасьць працы набываецца гадамі, шляхам доўгага практыкаваньня і ўменьня узорна працаваць, адзін другому не перашкаджаючы і не затрымліваючы.

Для гэтага праходзіць вядомая задача вучобы: каб кожны марак ведаў дасканала сваю справу, каб увесь складаны мэханізм карабля працаваў хутка, вытрымана і напружана да таго часу, пакуль ня міне незабясьпека, пакуль ня будзе адданы загад аб адпачынку. **А. Ч.**

Партпалітвучоба.

Па партыйнай вучобе ў нас існуе тры тыпы школ.

Школа 1-й ступені прыстасавана для больш разьвітых комсамольцаў і менш разьвітых партыйцаў. У школе 2-й ступені займаюцца больш разьвітыя партыйцы і комсамольцы. Заняткі ва ўсіх школах праходзяць акуратна. Партыйна-комсамольскі склад поўнасьцю ахоплен партвучобай.

Уцягнутыя ў школу таварышы выяўляюць да партвучобы вялікую зацікаўленасьць. Не наведваючых таварышоў, па няўважлівым прычынам школы, бывае ня больш двух процантаў з агульнага ліку займаючыхся. Але кепска тое, што для заняткаў не хапае падручнай літаратуры.

Асноўнымі падручнікамі часткаю нас забясьпечвае політаддзел.

Асабовы склад судна, незалежна ад партыйнасьці, падзелен на 4 катэгорыі па тэрмінах службы.

Заняткі, альбо так званыя політгадзіны, праводзяцца тры разы ў тыдзень.

У вольны час чырвонафлётцы маюць магчымасьць адпачыць і заняцца самаадукацыяй, дзеля чаго маецца ленінскі

куток, дзе згрупавана ўся культурна-асьветная праца. Непасрэдна ў памяшканьнях чырвонафлётцаў (у кубрыках) ёсьць 25 чырвоных сталоў, якія зьяўляюцца, як-бы аддзяленьнямі ленінскага кутку.

Ленінскі куток і чырвоныя сталы ахапляюць працу гурткоў, „ядраў“ і розных добраахвотных таварыстваў. Два разы ў тыдзень бываюць кіно-сэансы і радыё-концэрты. Па білетах політаддзелу чырвонафлётцы наведваюць на беразе і клюбы і кіно.

Словам, па маёй думцы, служба на караблі цікавая і жывая. На караблі ёсьць магчымасьць падняць узровень сваіх політычных ведаў, а таксама атрымаць тую ці іншую тэхнічную спэцыяльнасьць, якая і зьяўляецца рушачай сілай нашага **сталёвага волата**. Вось як праходзяць дні і ўся служба на плывучай цытадэлі.

Комсамольцы Беларусі! Трымайце шчыльней сувязь з флётам, выпісвайце ваенна-марскую літаратуру і газэты, вывучайце тэхніку флёту!

А. Рынін.

(Апавяданьне навічка).

...Аднаго дня 1922 году, калі я займаўся ў электра-міннай школе, мы з сябром Алесям, накіраваліся павандраваць у ваенную гавань.

Вечар быў прыгожы, цёплы, і мы, аглядваючы караблі, па сваёй прастаце ўсяму дзівіліся і складалі самыя дзіўныя меркаваньні адносна незнаёмых нам рэчаў.

Убачыўшы на сьцяне паплаўкі вехаў, Алесь адразу зазначыў, што гэта... міны, а калі ня міны, дык ва ўсякім выпадку марскія бомбы!..

Я з ім не спрачаўся.

Ён быў чалавек дарослы, ня тое што я, 17-ці год хлапчук.

Нават называць сябе Алесям ён дазваляў толькі сябрам, бо па свайму ўзросту ён зусім заслугоўваў імя „Аляксандра“. Да таго-ж—ён быў жанаты. Апошнія абставіны яшчэ больш надавалі яму паважнасьці.

Калі мы падышлі да судна „Парыская Комуна“; — нас пачала мучыць цікавасьць.

Алесь прапанаваў зайсьці на лінкор.

—„Але ў мяне няма дакумантаў“—заявіў я—не прапусьцяць!

Алесь на хвіліну задумаўся, потым выняў з кішэні нейкія паперкі і таемна сказаў:

—„Ну, ужо так і быць: я цябе выручу па таварыску. У мяне ёсьць два пасьведчаньні“.

—„Так, але-ж яны дадзены на цябе“—заўважыў я.

—„Гы, дурны! Дакумантаў бадай глядзець ніхто ня будзе! А калі паглядзяць, дык сойдзеш за майго брата.

У мяне зусім ня было жаданьня запісвацца ў „браты“ Алеся, дый выдумка была небясьпечнай,—з гэтай прычыны я папрабаваў крыху супярэчыць, але Алесь абазваў мяне баязьлівым і мы... пашлі.

Вахценны і сапраўды не зьвярнуў ніякай увагі на нашу „крэўнасьць“ і мы прашлі на карабель.

Пры першым-жа спуску ў люк, я згубіў Алеся, а Алесь мяне.

Спачатку павандраваўшы па судне ціха-важна разглядаючы ўсё, што толькі пападалася мне на вочы, я ўвесь час думаў, як-бы мне знайсьці Алеся.

Ня памятаю, якім чынам я апынуўся каля машыны. Потым пачаў вандраваць па самых адлеглых кутках машыннага аддзяленьня, потым... сам чорт ведае, дзе я апынуўся!..

Я знаходзіўся на маленькай, агароджанай парэнчамі пляцоўцы і глядзеў па баках.

Нават, неяк боязна стала: унізе чорныя лужы вады, ахапкі пакульля і розныя прадметы, за мною манометры,—перада мною—цемень, а па бакох і зьверху парэнчы, перакладзіны.

Спачатку я адважыўся. Павярнуў назад і ўпарта пачаў шукаць трап, па якому спусьціўся сюды. Але адшукаць трап мне не ўдалося, і я зноў апынуўся ў тупіку.

Мяне, як кажуць, абдавала потам і крыху дрыжэлі калені. Але я рашыў змагацца і зноў накіраваўся шукаць выйсьця.

Часамі мне здавалася, што я бачу трап і што шлях знойдзены, але калі я падыходзіў да „трапу“—там яго ня было, а замест яго былі тыя-ж праклятыя блıскучыя прадметы і вачастыя манометры.

Нарэшце мяне ахапіў страх. Успомніў чамусьці нябошчыка, якога мне прышлося калісьці бачыць, успомніў „марскія бомбы“, якія ляжалі на беразе, і яшчэ многа ўсялякай дробязі...

Я спрабаваў крыкнуць, але яшчэ больш ад гэтага спужаўся. Голас быў глухі і галоўнае, мне здалося, што калі я крыкнуў,—дык манометры мяне перадразьнілі і зашавяліліся стрэлкамі...

У самы крытычны момант мяне нехта аклікнуў і праз хвіліну з-за перагародкі паказалася галава марака.

— „Ты, што тут робіш?“—спытаў ён.

Я нічога ня мог адказваць.

Ён зацікаўленым зіркам акінуў мяне і чуць стрымліваючы сьмех зноў спытаў:

— Як-жа, ты, сюды забраўся?

— Па трапу, якога цяпер—не магу знайсьці.

— Эх ты, дурніца, — галава пустая! Ды трап вось побач!..

Калі мы падышлі да трапу, я быў зусім згодзен, што я сапраўды „дурніца і пустая галава“.

Ад сьвядомасьці сваёй разумовай нясталасьці, я аддаўся з вялікай пашанай да гэтага, замазанага шмаравідлам марака і нават жадаў выліць сваё пачуцьцё да яго асобы. Але

калі я сабраўся з думкамі і адчыніў рот, дык ад ўсёй асобы майго збавіцеля, я ўбачыў толькі пяткі, якія хутка аддаляючыся ў гару, барабанілі па жалезных перакладзінах трапу.

Я адразу пачаў падымацца ў верх, па трапу.

На верхняй палубе мяне спаткаў Алесь. Ён быў запацеўшы і ў сажы. У мяне зьявілася жаданьне спытаць яго: ці не ганяў Алесь чарцей з пеклу? Але Алесь быў вельмі сумным і жарты не падыходзілі.

Гавань ужо атуляла паўночная белая ноч. Вячэрняя праверка даўно прашла і чырвонафлётцы спалі.

Ліхтарня, якая вісела ля трапу, ціха качалася ветрам, ад чаго на мачтах і масыўных вежах дрыжэлі шэрыя цені і надавалі яшчэ больш грозны выгляд караблю.

Мы падышлі да вахценнага і папрасілі нашы „брацкія“ дакуманты.

Вахценны, нічога не адказаўшы, наказаў ісьці нам да вахценнага начальніка. Вахценны начальнік, узяўшы са стала пасьведчаньні і гледзячы на нас, спытаў:

— Гэта вашы дакуманты?

Алесь сьцьвярджаючы матнуў галавой.

— Вы абодвы Алесі Скрыпкіны?

— Але... Мы, браты...

— Браты?... Гм... Нешта падазронна! Вас прыдзецца пасадзіць у карцэр—сказаў вахценны начальнік.

У Алеся ляскнулі зубы, а ў мяне зноў нэрвова задрыжэлі калені. Пэрспэктыва карцэру—зусім не радавала нас.

Я рашыў у сваім „злачынстве“ прызнацца і да вялікага зьдзіўленьня і гневу Алеся, чыстасардэчна растлумачыў вахценнаму ўсю гісторыю нашых мучэньняў.

Але ўсё-ж ня гледзячы на чыстасардэчнае прызнаньне павялі да намесьніка камандзіра карабля.

Трэба сказаць, што ў мяне да таго часу, было сваеўзорнае ўяўленьне аб камандзіры карабля і яго намесьніку.

У сваім уяўленьні я маляваў камандзіра карабля моцным, здаровым, старым, у якога кулакі з добрую галаву, а голас „іерыхонская труба“.

Намесьнік камандзіра мне ўяўляўся—рыжым, загарэлым, з рабаценьнем і абавязкова сярдзіты, як воўк (недарамжа старых маракоў называюць марскімі ваўкамі).

Правёўшы нас вахценны начальнік пастукаў у дзьверы каюты намесьніка камандзіра і зайшоўшы туды сказаў некалькі слоў.

Хвілін праз 10 да нас вышаў намесьнік. Ён зусім ня быў падобны да гэроя майго ўяўленьня. Гэта быў чалавек высокага росту з тыпічным тварам працоўнага інтэлігента, з сінімі вялікімі вачыма, у якіх блішчэлі іскаркі вясёлай усьмешкі і маршчынкі, што сабраліся ў куточках арбіт паказвалі за тое, што гэтаму чалавеку зусім ня чужы гумар.

— Вы, як сюды папалі?—спытаў ён.

Я пачаў яму апавядаць, што я зусім не Алесь Скрыпкін, а Ягор Кукушкін, што мы хацелі палядзець карабель... І што ва ўсякім выпадку,—мы не белагвардзейскія морды, а маракі, і да таго самыя сапраўдныя.

— Не маракі вы, а навабранцы—сказаў нам намесьнік.

— Во, во! Зусім правільна,—мы навабранцы!—падхапіў я.

Намесьнік засьмяяўся. потым сказаў:

— Ну, што з вамі рабіць?! Ідзеце вы к чорту, альбо дамоў. Карцэр ня варта вамі займаць.

Чырвонафлётцы праводзілі нас вясёлым рогатам.

А калі мы вышлі на сьцяну, дык я лаяў Алеся, а Алесь лаяў мяне.

Ён лаяў мяне сур‘ёзна і паважна, дзякуючы чаму можна было падумаць, што Алесь сапраўды варт поўнага імя „Аляксандра“ і паважаньня, а я—чалавак, якому зусім ня варта рабіць таварыскіх паслугаў.

Пасьля гэтага выпадку мы доўга з Алесям успаміналі сваё першае знаёмства з лінкорам „Парыская Комуна“.

Швотт.

Лісты, ведаючы іх па пісьмоўніках, выданых у 1916 годзе, бываюць пачцівыя, спакойныя, поўныя парываў каханьня, гневу, лісты дзелавыя, таварыскія і г. д.

На падшэфным нашым караблі „Парыская Комуна" ў брацішкаў маракоў таксама выпрацавалася нешта накшталт пісьмоўніка, пісьмоўніка на асабісты, нова-шэфскі лад.

Лістоў да маракоў, ад шэфаў-комсамольцаў, прыбывае шмат: што ні дзень, дык пачка.

Праўда вельмі часта гэтае радаснае шэфскае пачуцьцё пахмураецца сумным абавязкам аплаты паштовых выдаткаў, затым што шэфскі пал і энтузіязм грамадзянскіх комсамольцаў да таго вялікія, што яны вельмі часта забываюць адну „дробязь"—наклейваць маркі.

Але гэта—між іншым...

... Дык значыць наконт гэтага самага пісьмоўніка.

Калі, напрыклад, сьцяну размалёўваюць, дык не малююць кожную дробязь, а сьпярша вырабляюць з кардону „трафарэт"—потым правядуць фарбаю і глядзіш—малюначак гатоў.

Гэтак і пісьмоўнік. Ня трэба доўга думаць, чухаць да атупеньня патыліцы, а зразу зірнеш на патрэбны ўзор (на выпадак хаўтур, вясельля, пазбаўленьня ад карцэру) прыставіш імёны і прозьвішчы і—гатова.

* * *

У ячэйках ёсьць шэфкамісіі, ці „аднаконныя гаспадаркі“—упаўнаважаныя па шэфству.

У азначаныя дні, калі цыркулярныя важкія хмары пачынаюць пахмура баразьніць ячэйкавае неба і калі вось-вось пагражае раздацца райкомаўскі гром—шэфкамісіі пачынаюць варушыцца. Пачынаецца выкананьне вечна старога і вечнага новага пункту пляну працы—аб перапісцы.

І ў выніку на сьвет зьяўляюцца падобныя паштовыя „дзеці“.

Узор казённага лісту (Віцебскіх шчаціньнікаў).

„Дзень добры чырвонафлётцы!!

З тэй прычыны, што ў нас стварылася камісія па сувязі і наша ячэйка жадае пазнаёміцца з вашым жыцьцём, працай па флёту, мы пасылаем вам першы ліст спадзяючыся, што атрымаем ад Вас у хуткім часе адказ, а мы ў сваю чаргу абяцаем быць акуратнымі, на ўсе вашы лісты. Вам адказваць зараз-жа. Ня так даўно ў нас быў Ваш прадстаўнік, ён рабіў у нас даклад і апавядаў аб вашым плаваньні ў Нарвэгію і г. д. І так як мы зацікаўлены вашым жыцьцём, жадаем даведацца, як Вы цяпер, г. зн. у сучасны момант жывеце. Калі атрымаем ад Вас ліст, напішам больш падрабязна, у якім апішам тады жыцьцё і быт нашай ячэйкі і фабрыкі. Напішэце, калі можа быць сярод Вас знойдуцца хлопцы, якія паасобна пажадаюць перапісвацца з нашымі комсамольцамі, дык і сярод нашых знойдуцца таксама жадаючыя і мы гэтым яшчэ шчыльней зьвяжамся з Вамі.

Яшчэ адна просьба да Вас. Напішэце некалькі артыкульчыкаў у нашу газэту, а мы ў сваю чаргу пашлём Вам допісы ў Вашу газэту. Напішэце падрабязна, як выдаецца ў Вас насьценная газэта і яе характарныя моманты.

На гэтым канчаем.

Шлём сваё далёкае комсамольскае прывітаньне чырвонафлётцам ад комсамольцаў шчацціннай фабрыкі Віцебску.

Наш адрас:

Віцебск, вул. Таўстога д. № 19, шчацінная ф-ка яч. ЛКСМБ для камісіі сувязі.

Камісія па сувязі".

Хоць, трэба праўду сказаць, маракі мне паказвалі ўжо вельмі „цёплыя" лісты ад некаторых комсамолак з упамінкам месяцу, зорак, бярозак, вясны і цёплых „кіпяточных" пацалункаў.

Да рэчы трэба сказаць, што падобныя „бяроза-пацалунковыя" пасланьні, у большасьці выпадкаў, пішуцца комсамолкамі — вучнямі, якіх яшчэ па даўнейшаму заманьваюць стужачкі марака і „патаемная" татуіраўка на целе.

Адзін марак — комсамолец, у час прабываньня прадстаўніка ЦК ЛКСМБ на караблі даў яму копію аднаго гэткага лісту, атрыманага ім ад слухачкі аднаго з тэхнікумаў Беларусі.

... „Ваня! Якаясь-ці сынтэмэнтальнасьць часам пачынае мною ўладаць. Вось глядзіш на прыроду, кожны лісток распраўляе свае лісткі і цягнецца да сонца, да ласкі. Ты і пазайздросьціш росквіту прыроды, але Ваня, калі ёсьць іскра ў нас і цяпліцца будзе доўга, а калі не, дык хутка астынем і мы. Пішы і прышлі мне фотографію.

Ну, з прывітаньнем дарагі таварыш.

Твая АНЯ.

P. S. Наконт пацалункаў у лісьце дазваляю".

Што і казаць на-а-дзвычайны „шэфскі" лісточак—нічым ня лепш мінулага галубінага шчэбету гімназістачак, якія змаглі пашчокаць нэрвы.

Але сутнасьць справы ня ў гэтым. Гэта ўсё нягодныя прыклады. Але вось як раз цёплай, таварыскай вестачкай гучыць ліст сялянкі-комсамолкі.

— „У нас была ў Мсьціслаўлі нарада на якой я даведалася ваш адрас. Прышоўшы да хаты я зараз-жа хацела напісаць да вас ліст, але вы павінны таксама зьвярнуць увагу на тое, што я вясковая дзяўчына і кожны будні дзень занята пражаю і іншай працай з гэтай прычыны я пісала

тады, калі нашла вольны час. Ня думайце, дарагія таварышы, што мы на вас зусім забылі. Не, у нас былі спэктаклі і мы частку адпускалі на дапамогу флёту. Хлопцы сталі дысцыплінаваны, наведваюць сходы акуратна, якую працу даюць усё выконваюць. Пры тым пакінулі п'янства. Калі ў нас у весцы вечарынка і на вечарынцы шмат п'яных, хлапцы ідуць тады ў школу і займаюцца беларусазнаўствам ці рыхтуюць спэктаклі, ці калі ў вёсцы вясельле яны ідуць усе на сход і можна сказаць, нават усе.

Прывітаньне вам ад усіх хлапцоў Хлішчаўскай ячэйкі Мсьціслаўскага раёну, Ганна Якаўлеўна Марозава".

* *
*

Мы, вядома, гэтыя лісты праводзім не як пісьмоўнік па шэфскіх справах.

Пісьмоўнікі—нам не да твару.

„Соль" ня ў гэтым, а ў тым, хто як адклікаецца на шэфства.

Некаторая частка комсамольцаў, а ў даным выпадку віцебскія шчаціньнікі, адрабліваюцца толькі „фразерствам" (вы, вось міленькія, родненькія пішэце, перапісвайцеся), а другія паведамляюць аб тым, што конкрэтна робяць на мясцох у адносінах шэфства, ці як у даным прыкладзе апісваецца, што пытаньне аб флёце было прапрацована, а потым стварылі спэктакль і г. д.

Неабходна больш прытрымлівацца таварыскай, блізкай сувязі з маракамі. Менш казёншчыны! Далоў „входящие" і „исходящие" на лістах, як гэта спрабавала зрабіць адна з ячэек савецкай установы, у запале ведамсьцьвенай стараннасьці.

Падтрымоўваючы з маракамі перапіску трэба неабмяжоўвацца толькі прывітаньнямі, трэба пісаць аб тым, як ідзе праца і ў прыватнасьці—праца па шэфству.

А для таго, каб аб гэтым можна было пісаць, каб ня выяжджаць на прывітаньнях, трэба працаваць, трэба шэфстваваць не на словах, а на справе.

Тэрскі.

У сям'і ня бяз вырадку.

(Флёцкі гумар, з часопісі „Чырвоны Флёт“).

„Добра скарыстаны водпуск“.

Нейкі гора-комсамолец з Мікалаеўскага аддзяленьня Марской сувязі, зьвярнуўшыся з вёскі, расказаў:—„Даведаўся крэўных і знаёмых... Выпілі, як належыць. Пасьля, памятаю, пабіўся з кімсьці...“

1. Упіваўся прыгожасьцямі вясковага быту.

2. Упарта шукаў зьбліжэньня з масамі.

3. Укладваў у сялянскія галовы сьвядомасьць магутнасьці флёту.

4. Прывёз нявыклікаючую сумленьняў, справу аб праробленай працы.

Слоўнік марскіх выразаў.

(Вытрымкі з кароткага слоўніку марскіх выразаў, у выданьні марскога ведамства. Ленінград 1925 г.).

Авангард—передавая частка флёту ці эскадры ў часе паходу ў мора.

Аварыя—сапсаваньне судна.

Аўрал—агульная праца на караблі, у якой прымае ўдзел уся каманда; напрыклад, вугальная пагрузка. Для гэтых прац асабовы склад караблю выклікаецца словамі: „усе наверх"! (напамінаецца для кожнай працы).

Амбарга—забарона гандлёвым судам якой небудзь дзяржавы, што стаяць у парту, выходзіць у мора ў выпадку разрыву зносін з гэтай дзяржавай, якія могуць прывясьці да вайны.

Амбразура—адтуліна ў вежы, альбо казэмату для гармат.

Ар'ергард—канцовая частка флёту, альбо эскадры ў часе паходу ў мора.

„Аграбай правічка ад старога марачка"—выраз спадарожваецца моцным рукасьціcканьнем, якое азначае ў маракоў згоду, ухваленьне.

Баявое расьпісаньне—разьмеркаваньне экіпажу (асабовага складу караблю) па абавязках у часе бою.

Баявая рубка—спэцыяльныя браніраваныя памяшканьні на мастку ці каля яго, у якім згрупаваны ўсе электрычныя і мэханічныя прылады кіраваньня караблём. У часе бою камандзір і яго бліжэйшыя памоцнікі—старшы артылерысты штурман. мінэр—кіруюць адсюль усімі баявымі дзейнасьцямі караблю, агнём, манэўрыраваньнем і г. д.

Боцман—страявы старшыня. Павінен добра ведаць марскую практыку, такележныя і іншыя судовыя працы і карабельную ратавальную справу.

Буй—драўняны ці мэталічны паплавок для паказаньня якога небудзь месца на вадзе. Буёк—невялічкі паплавок альбо ратавальнае кола.

Вахта—вахцены начальнік—частка асабовага складу караблю, якая нясе дзяжурную службу на караблі ў азначаныя гадзіны дню. Карабельны дзень разьмяркоўваецца на пяць вахт: з 0 гадз. да 4 гадз. раніцы, з 4 да 8 раніцы, з 8 да 12 дню, з 12 да 18 дню і з 18 да 24 гадзін ночы. У кожнай вахты ёсьць свой начальнік, які кіруе гэтай вахтай.

З левага боку марак апошняга прызыву, а з правага боку—стары марскі „воўк“

Вежа—браніраванае пабудаваньне на верхняй палубе, якое круціцца і мае форму вежы і праходзячая да кілю карабля, у якім знаходзіцца адна ці некалькі гармат (да 3) буйнага калібру.

Віра—выраз, ужываемы ў гандлёвым флёце, які азначае „выбирай“, гэта значыць падымай, выцягвай, цягні.

„Восем палак“—сыгнал, які раней іграўся на барабане, цяпер на горне—азначае алзець, альбо зьняць чахлы з гармат, шлюбак і г. д.

Выбіраць слабіну—падцягваць снасьць альбо трос, не даючы ім правісаць альбо быць у паслабленым становішчы. У пераносным сэнсе азначае „падцягнуцца“.

Вымпел—вузкі і доўгі сьцяг, які паднімаецца на гротсьцензе, азначаючы, што даны карабель знаходзіцца ў кампаніі, гэта значыць у плаваньні.

Вузел—мера даўжыні, раўная 1/120 марской мілі. Калі кажуць—хуткасьць толькі-та вузлоў,—дык гэта значыць—судно ідзе гэтулькі-ж міль у гадзіну.

Гавань—месца ў парту, абнесенае каменнымі набярэжнымі, зручнае для стаянкі і выгрузкі караблёў.

Гальютон—адхожае месца на караблі.

Драёк—драўляны тоўсты цьвік для такілажных і парусных прац.

Дрэднаўт—лінейныя караблі больш 20.000 тон з 10-цю 12-цю і больш гарматамі буйнага калібру (12„—16„) атрымалі назву „дрэднаўт“ ад імя першага карабля гэтага тыпу „Дрэднаўт“, пабудаванага ў Англіі ў 1906 г. (Падрабязна глядзець „лінейны карабль“).

Дрэйф—адхіленьне караблю ад намечанага шляху пад уплывам ветру, моцнай хвалі і інш.

Легчы ў дрэйф—разьмеркаваць парусы такім чынам, каб ад дзейнасьці ветраў на адзін з іх, карабель ішоў уперад, а ад дзейнасьці яго на іншыя ішоў назад, дзеля чаго судно трымаецца амаль на адным месцы.

Ёсьць!—слова, прынятае ў флёце замест адказу: „слухаю“, „добра“, „зразумеў“ і г. д. Тым-жа самым словам адказваюць на караблі на ўсякі наказ вахценага начальніка, альбо другой асобы комскладу.

Зюйд-вестка—непрамакаемы марскі капялюш з палямі. Атрымана назва ад звычайнага ў нашых шыротах зюйд-веставога ветру, які заўсёды спадарожыцца дажджамі.

Казэмат—ізаляванае, абароненае броняй памяшканьне для гарматы.

Камбуз—карабельная кухня.

Кампанія—плаваньне ці паход. Кажуць „судно знаходзіцца ў кампаніі“ г. зн., што яно знаходзіцца ў плаваньні.

Клоцік—галоўка верхавіны мачты, на якой мацуецца клоцікавая электрычная лямпачка для сыгналізацыі і маецца прарэз з блёкам для падняцьця сыгналаў.

Кубрык—унутранае памяшканьне караблю, дзе разьмяшчаецца каманда; знаходзіцца па большай частцы ў насавых адсеках караблю.

Лоцман—марак, які добра ведае ўмовы плаваньня ў вядомага прыбярэжжа і ўсе мясцовыя праходы і фарватары; зьяўляючыся пасаднай асобай лацмейстэрскай службы, павінен па выкліку сыгналам з караблю зьявіцца для праводкі яго праз гэты раён мора.

Люк—адтуліна ў палубе, якая служыць для сходу ўніз альбо вядзе ва ўнутраныя пакоі караблю.

Міля марская—каля 1 3/4 вярсты=10 кабельтавам. Кожны кабельтаў=100 саж.

„**Майна**"—выраз які ўжываецца ў гандлёвым флёце, які азначае „траві", „спушчай".

Марс—пляцоўка на мачце. На баявых караблёх на марсах знаходзяцца месцы кіраваньня агнём, пражэктары і доўгамеры.

Мат—тканы, плецены дыванчык з ворсы, ужываецца на суднах для аховы дрэва ці тросаў ад шкоды, у мясцох дзе яны падпадаюць праціраньню, а таксама падкладваемы ва ўваходаў і люкаў для абціраньня ног.

Мол—каменны насып, альбо сьцяна, якая ўзводзіцца з дна мора, адлучае гавань альбо рэйд ад надворнага прастору мора для аховы караблёў ад марскіх хваляў.

Масток—узвышаная частка судна ў выглядзе пляцоўкі, якая ідзе ўпапярок судна перад трубамі, дзе згрупаваны прылады кіраваньня караблём, штурманская рубка, сыгнальны пост і дзе ў часе руху знаходзіцца камандзір.

„**Палундра-палундра**"—вокрык, азначаючы „беражыся".

Рубка—каюта на верхняй палубе альбо мастку. Штурманская рубка—каюта на верхнім мастку для вядзеньня пракладкі руху караблю, захаваньне картаў, мараходных прыладаў і г. д. Сыгнальная, радыё-тэлеграфная—рубкі, дзе знаходзяцца прылады і кнігі для сыгналавытворчасьці, радыё-тэлеграфныя ўстаноўкі і інш.

Сачок—гультай.

Шклянка—пясочны гадзіньнік. Складзены з 2-х шкляных конусаў, злучаных між сабою вяршынамі і заключаных у драўняную ці мэталічную аправу. Абодва конусы маюць адзін з другім зносіны скрозь адтуліны ў іх вяршынах; у адзін з конусаў насыпаецца дробны і сухі пясок у такой колькасьці, каб ён перасыпаўся ў другі конус у азначаны час, напр.: у 30 хвілін, альбо 15 хвілін, калі шклянкі трымаць старчма. Вялікіх разьмераў шклянкі, як: 1/2 гадзінныя, гадзінныя і чатырохгадзінныя замянялі раней гадзіньнікі на суднах; зараз яны вышлі з ужываньня, але ня гледзячы на гэта, выраз „шклянкі“ палугадзінны працяг застаўся да гэтага часу.

„Стаць на Яшку“—так жартам маракі называюць пастаноўку судна на якар.

Трапу—сходы на караблі.

Торпэда—міна якая сама рухаецца.

Трос—агульнае найменаваньне вяровак у марской справе. Тросы бываюць пяньковыя, смаляныя і сталёвыя.

Хадзіць—плаваць. Маракі ня кажуць: „я езьдзіў на судне“ альбо „езьдзіў па моры“, а заўсёды хадзіў.

Ша і Рэ—выраз у старых ваенных маракоў, які значыць, што ўсё скончана.

Шабаш—наказ грабцам перастаць вяславаць і палажыць вёслы на свае месцы.

Штурман—суднакіраўнік. Спэцыялісты—марак, які загадвае ўсёй справай караблякіраваньня і адказны за рух судна.

„Шчупакоў не лавіць“!—выраз ўжываемы, калі нявопытны грабец пры глыбокім апушчаньні вясла ў ваду не пасьпеў пасьля грабка выцягнуць рабром, а павярнуў плашчынёй і дзеля супраціўленьня вады ня мог выцягнуць яго адначасова з іншымі, з якой прычыны выходзіць блытаніна ў вёслах і перабой у язьдзе.

Юнга—малады—матрос—вучань, хлапчук.

ШТО ЧЫТАЦЬ АБ ФЛЁТУ?

1. Штодзённую **чырвонафлёцкую газэту** „ЧЫРВОНЫ БАЛТЫЦКІ ФЛЁТ“. Орган політуправы Балтыцкага Флёту. Выдаецца ў Ленінградзе.

2. Популярную чырвонафлёцкую **бібліотэчку „КНІГА АБ ФЛЁЦЕ“,** якая складаецца з наступных 23 кніжак:

1) „Якую карысьць прыносіць мора“; 2) „Савецкі Саюз—краіна марская“; 3) „Ад плаваючага бервяна да плывучага гораду“; 4) „Буржуазія ўзбройваецца на моры“; 5) „Нам патрэбен марскі ваенны флёт“; 6) „Як карабель рухаецца“; 7) „Як карабель знаходзіць шлях“; 8) „Як караблі размаўляюць паміж сабою“; 9) „Чым узброены ваенныя караблі“; 10) „Як вядуюць бойку ваенныя караблі“; 11) „Самалёт—прыяцель карабля“; 12) „Дзеля чаго патрэбны марскія цытадэлі“; 13) „Чырвонафлёцец і чырвонаармеец—адно цэлае“; 14) „Ваенны і гандлёвы флёт—хаўрусьнікі“; 15) „Што цябе чакае на караблі“; 16) „Што дае рабочаму і селяніну флёцкая вучоба“; 17) „Чаму карабель—хата для марака“; 18) „Чым наш флёт адрозьніваецца ад буржуазнага“; 19) „Як флёт змагаўся за волю“; 20) „Як флёт абараняў заваёвы Кастрычніка“; 21) „Якія бываюць ваенныя караблі“; 22) „Марак—дасьледчык“; 23) „Сьвет у змроку“.

Усе кнігі ў мастацкіх вокладах і забясьпечаны вялікай колькасьцю ілюстрацый. **Кошт усёй бібліотэчкі—1 р. 75 к.** Кошт кожнай кніжкі ў розьнічным гандлі—10 кап.

Заказы накіроўваць: **„Ленинград, главное Адмиралтейство“.**

ЗЬМЕСТ

У брашуры зьмешчана 27 малюнкаў.

B0000002766229